

RAPPORT

Verkeerseffecten Ambacht

Definitief Eindrapport

Klant: Gemeente Veenendaal

Referentie: BI3990-107-VKE-PNij-3

Status: Definitief/3

Datum: 6 november 2025

HASKONING NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 20 00
E-mail: info@haskoning.com
Website: haskoning.com

Titel document: Verkeerseffecten Ambacht
Ondertitel: Definitief Eindrapport
Referentie: BI3990-107-VKE-PNij-3
Uw kenmerk: [Click or tap here to enter text.](#)
Status: Definitief/3
Datum: 6 november 2025
Projectnaam: Ambacht
Projectnummer: BI3990-107
Auteur(s): Peter Nijhout

Opgesteld door: PNij

Gecontroleerd door:

Datum:

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie: Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat. Dit document kan zijn opgesteld met behulp van kunstmatige intelligentie (AI); alle door AI gegenereerde inhoud is beoordeeld en gevalideerd door onze experts.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Vraagstelling	2
1.3	Leeswijzer	2
2	Uitgangspunten verkeersmodelberekeningen	3
2.1	Verkeersmodel	3
2.2	Planscenario	3
2.3	Basisscenario	4
3	Resultaten verkeersmodelberekeningen	5
3.1	Verkeersproductie- en attractie	5
3.2	Verkeersstromen	5
4	Verkeerseffecten	7
4.1	Parkeren	7
4.2	Bereikbaarheid en doorstroming	7
4.3	Verkeersveiligheid	9
4.4	Fasering	10
5	Conclusies	11

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Veenendaal is bezig met de herontwikkeling van het Ambacht in de Spoorzone van Veenendaal. Het Ambacht wordt omgevormd van een nog actief bedrijventerrein naar een gemengde woonwijk. Er wordt dichter en hoger gebouwd met een stedelijke, industriële en robuuste uitstraling. In Het Ambacht wordt de auto niet voor de deur geparkeerd, maar in collectieve parkeervoorzieningen. Daardoor ontstaat er een autoluw en prachtig groen verblijfsgebied met veel ruimte voor voetgangers en fietsers.

De gemeente heeft behoefte aan een Verkeersonderzoek voor TAM IMRO plan voor Het Ambacht. Dit betekent dat de gevolgen van de wijziging voor het verkeer in kaart worden gebracht. Dit betreft de verandering in verkeersstromen, de parkeerdruk en de toegankelijkheid c.q. bereikbaarheid voor het gebied met het openbaar vervoer, te voet per fiets, auto en vracht. De parkeersituatie in en om Het Ambacht gaat ook veranderen. Er is geen behoefte aan een parkeerdruk studie of een parkeerbalans. Wel dienen de effecten ten gevolge van de wijziging van het parkeren in het gebied te worden meegenomen in het onderzoek.

Als input voor zijn verkeersgegevens wenselijk voor drie toekomstscenario's van het Ambacht. Voor dit onderzoek (en stikstof berekeningen) er modelberekeningen gewenst met het Foodvalley verkeersmodel. Dit betreft in de volgende scenario's namelijk:

- Basisscenario Ambacht (Ambacht uitgaande van huidige gebruik)
- Planscenario Ambacht (Ambacht conform beoogd programma en extra verkeersmaatregelen)

Achtergrond informatie is beschikbaar in documenten als Actualisatie IHP en Toekomstbeeld Stationsgebied Veenendaal Centrum¹, Ontwikkeldkader Het Ambacht² en Het Ambacht Veenendaal schetsontwerp³. Figuur 1 geeft een impressie van de ontwikkeling van het Ambacht.



¹ Opgesteld 6 juni 2025 Movares, en Venhoeven CS

² Opgesteld maart 2024, gemeente Veenendaal

³ Opgesteld 27 juni 2025 SANT en CO

Figuur 1: Inrichtingsontwerp Het Ambacht

1.2 Vraagstelling

Breng voor het Planscenario Ambacht de gevolgen van de wijziging voor het verkeer in kaart ten opzichte van het Basisscenario Ambacht met een verkeersonderzoek. Concreet betekent dit dat de verandering in verkeersstromen in beeld moet worden gebracht voor auto, vracht, fiets OV en te voet. De verandering van de auto, vracht en fietsstromen dienen met het verkeersmodel Foodvalley berekend te worden. in beeld te worden. Daarnaast wordt gevraagd om te kijken of de geplande infrastructuur in het studiegebied en de directe omgeving (invloedsgebied) kan worden verwerkt.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de uitgangspunten van dit Verkeersonderzoek.

Hoofdstuk 3 beschrijft de resultaten van de verkeerberekeningen voor auto- en vrachtverkeer en fietsverkeer.

Hoofdstuk 4 beschrijft de effecten op de bereikbaarheid, verkeersdoorstroming en veiligheid. Ook wordt de parkeersituatie beschreven.

Hoofdstuk 5 geeft de conclusies en aanbevelingen.

2 Uitgangspunten verkeersmodelberekeningen

2.1 Verkeersmodel

In mei 2025 is het verkeersmodel Foodvalley vastgesteld en de gemeente Veenendaal, maakt onderdeel uit van deze regio. Dit verkeersmodel heeft al basisjaar 2022 en toekomstjaar 2040, is multi-modaal en maakt gebruik van zogenaamde "tour-based" modeltechnieken. Dit model is dan ook meer geschikt om toe te passen dan het verkeersmodel Veenendaal. Dit verkeersmodel is ouder met basisjaar 2019 en toekomstjaar 2035 is uni-modaal en maakt gebruik van een trip-based modeltechniek (zogenaamde zwaartekracht model).

2.2 Planscenario

De sociaal-economische ontwikkeling tot 2040 (woningen, bedrijventerrein) als input voor het in het verkeersmodel Foodvalley is in 2024 vastgesteld in de Regio. Het college van B&W van de gemeente Veenendaal heeft het regionale verkeersmodel (nog) niet vastgesteld omdat er een verschil van inzicht is hoe de situatie in 2040 is. Het gaat dan met name om de verbreding van de Rondweg-oost (wel/niet verbreed) en de realisatie van woningen in De Meent en De Klomp. Daarom is voor Veenendaal een nieuw scenario gemaakt voor 2040.

Dit planscenario bevat de ontwikkelingen in Foodvalley zoals opgenomen in het verkeersmodel Foodvalley 2040⁴ met uitzondering van de volgende (gewijzigde) ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen.

- In het plangebied heeft Ambacht; in plaats van 2200 woningen is er nu sprake van 2240 nieuwe woningen en zijn 11.100 m² bvo aan nieuwe voorzieningen en zijn de bestaande arbeidsplaatsen in het gebied verwijderd. Ook is er sprake van invoering van betaald parkeren. In figuur 2 geeft de blauwe lijn het gebied aan waar dit ingevoerd wordt (voor motieven winkelen, vrij tijd en overig in het verkeersmodel). De rode lijn geeft het Ambacht aan. Er is in het verkeersmodel gerekend met 2500 woningen, waarbij 2240 woningen verdeeld zijn over 5 verkeerzonen en 260 woningen als onderdeel van project Nijverheid meegenomen (zie figuur 2). Meer detailinformatie met betrekking tot het programma Ambacht en de omrekening naar inwoners en arbeidsplaatsen als input voor het verkeersmodel is weergegeven in bijlage 1.



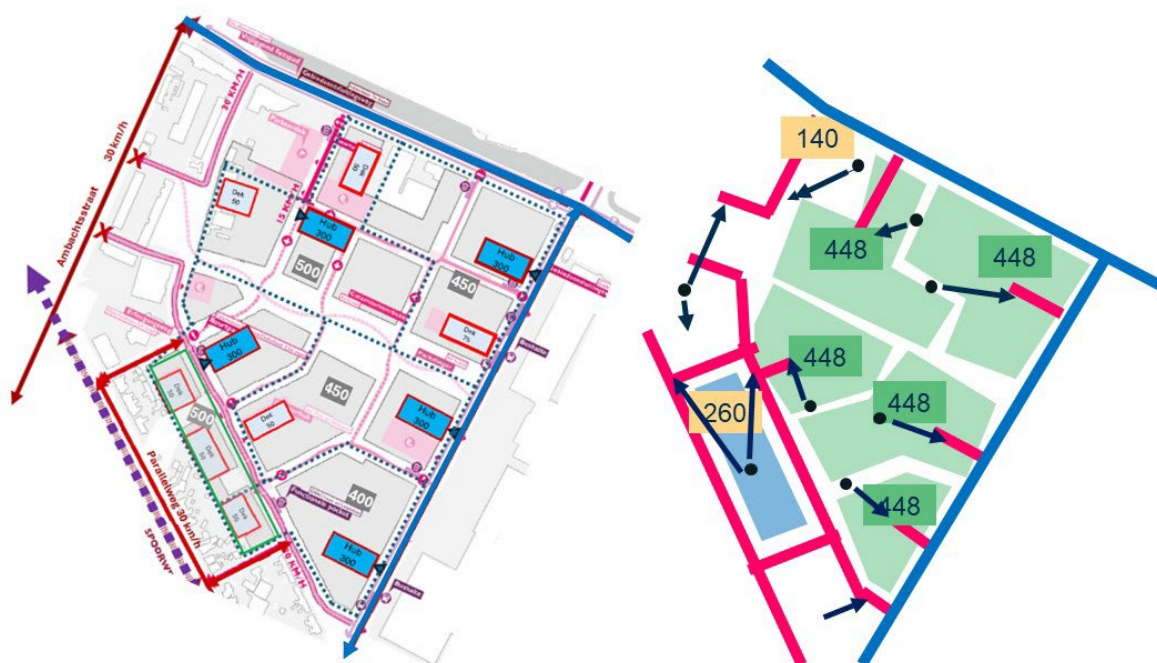
Figuur 2: Betaald parkeren

⁴ Voor de plannen opgenomen in verkeersmodel Foodvalley wordt verwezen naar de Technische Rapportage Verkeersmodel Foodvalley.

- Buiten het plangebied zijn de ontwikkelingen in De Meent (woningen) en De Klomp en de bijbehorende infrastructurele aanpassingen niet meegenomen aangezien deze plannen nog niet hard genoeg zijn.

Qua infrastructuur zijn er ook wijzigingen ten opzichte van verkeersmodel Foodvalley

- In het plangebied is de wegenstructuur van Ambacht verfijnd met een knip in de Nijverheidslaan, en zijn de overige wegen autoluw (30 km/uur) met uitzondering van de Industrielaan/Wageningselaan, Groeneveldselaan en Smalle Zijde (50 km/uur). Er wordt geparkeerd in zogenaamde parkeerhubs. In het model zijn de grootste parkeerhubs nagebootst door verkeerszones. In figuur 3 is de nieuwe situatie voor auto- en vrachtverkeer gevisualiseerd inclusief aansluiting van verkeerszones.



Figuur 3: Infrastructuur en autoluwe wegen (paars = 30 km/uur, blauw = 50 km/uur)

- De fietsinfrastructuur in het plan Ambacht is ook ingevoerd.
- Buiten het plangebied is ervan uitgegaan dat de Rondweg-oost vanaf de aansluiting bij Groenpoort t/m de aansluiting Smalle Zijde nu 2x2 is ingericht. In verkeersmodel FV was alleen Fase 1 (aansluiting Groenpoort opgenomen in model 2040)

2.3 Basisscenario

Om de effecten van het plan Ambacht in beeld te brengen is er ook een Basisscenario doorgerekend. Dit basisscenario bevat dezelfde ontwikkelingen als het Planscenario 2040 zonder de specifieke maatregelen voor het Ambacht. Dit betreft de ontwikkeling van de nieuwe woningen, dit blijft het huidige bedrijventerrein en de wegenstructuur is conform de huidige situatie met grotendeels niet verkeersluwe wegen. Ook is er geen knip in de Nijverheidslaan.

3 Resultaten verkeersmodelberekeningen

3.1 Verkeersproductie- en attractie

Het aantal verplaatsingen van en naar het Ambacht zijn verschillend in 2040 Basis en Planscenario. Het verkeersmodel berekent de hoeveelheid verplaatsingen van en naar de nieuwe voorzieningen op basis van factoren die voor het verkeersmodel Foodvalley zijn ontwikkeld. Vervolgens bepaalt het verschil aan weerstand tussen de herkomsten en bestemmingen van de verplaatsingen per vervoerwijze de vervoerwijzekeuze. Het aantal parkeerplaatsen is overigens geen input parameter in het verkeersmodel, wel de grootte van de woningen (verdisconteerd in een kleinere huishoudgrootte en daardoor minder inwoners) en ook het autobezit.

Het verschil van het aantal verplaatsingen tussen 2040 Basisscenario en 2040 Planscenario in het Ambacht is aanzienlijk vanwege de nieuwe ontwikkelingen. Het aantal autoverplaatsingen groeit relatief minder veel dan het OV en de fiets (groeifactor is lager). Dit wordt veroorzaakt door de toepassing van kleinere huishoudgrootte en lager autobezit en de invoering van het betaald parkeren maar ook de verbetering van de fietsvoorzieningen. De modal split is het gebied laat dan ook zien dat het aandeel OV en fiets stijgt ten opzichte van het autoaandeel.

Vertrekken (etmaal)				Modal Split	
	Basis 2040	Plan 2040	Groeifactor	Basis 2040	Plan 2040
Auto	604	3436	4,7	56%	43%
Fiets	433	4243	8,8	40%	54%
OV	37	224	5,1	3%	3%

Tabel 1: Aantal vertrekken per etmaal (werkdag) en modal split

3.2 Verkeersstromen

Met verkeersmodel Foodvalley zijn de twee scenario's doorerekend. Aan het openbaar vervoer is niet veranderd. Auto – en fietsinfrastructuur zijn wel anders geworden in het Planscenario.

Autoverkeer

De resultaten van deze doorrekeningen zijn voor het auto- en vrachtverkeer (in motorvoertuigen per werkdag etmaal) gepresenteerd in tabel 2. Deze tabel geeft op een aantal belangrijke wegen (thermometerpunten, zie figuur 4) in – en om het plangebied de intensiteiten weer. In bijlage 2 zijn de resultaten visueel weergegeven met screenshots vanuit de viewer van het verkeersmodel Foodvalley.

2040 Basis

Dit basisscenario geeft de autonome groei van het verkeer in Veenendaal weer. Duidelijk merkbaar in de verkeerscijfers is de verbreding van de Rondweg-oost,. Ook op de wegen naar de Rondweg Oost (o.a. Industrielaan/Wageningselaan en Nijverheidslaan/Smalle Zijde) wordt het drukker. De overige verschillen op de wegen in Veenendaal in de omgeving van Het Ambacht zijn niet heel groot.

2040 Plan

Bij het planscenario zijn de effecten van de ontwikkelingen van Het Ambacht zichtbaar. De extra ontwikkelingen geven ook extra verkeer met name op de Industrielaan/Wageningselaan/Rondweg-oost en ook de Groeneveldselaan. Wat opvalt in Het Ambacht zelf is de afname van het verkeer op de Nijverheidslaan en de Energiestraat. Dit wordt veroorzaakt door de knip in Nijverheidslaan. De Energiestraat is er zelfs niet meer in het Plan scenario. Dit is nu een langzaam verkeer verbinding. Door

de knip in de Nijverheidsstraat is de kortsluitroute centrum - Smalle Zijde nu alleen mogelijk via de Industrielaan- Groeneveldselaan.



Figuur 4: Thermometerpunten wegen Veenendaal

			2022	2040 Basis	2040 Plan	2040 Basis-2022	2040 Plan - 2040 Basis
Ambacht	1	Industrielaan	8.050	8.640	9.880	590	1.240
	2	Industrielaan	9.050	10.600	11.680	1.550	1.080
	3	Groeneveldselaan	3.240	3.190	5.650	-50	2.460
	4	Groeneveldselaan	5.010	4.750	5.320	-260	570
	5	Nijverheidslaan	2.210	2.420	1.180	210	-1.240
	6	Nijverheidslaan	2.290	2.480	0	190	-2.480
	7	Energiestraat	220	240	0	20	-240
Omgeving	1	Groeneveldselaan	1.100	1.060	1.050	-40	-10
	2	Wageningseelaan	9.460	10.590	11.640	1.130	1.050
	3	De Smalle Zijde	6.480	6.480	7.550	0	1.070
	4	Hermelijnlaan	6.140	6.110	5.670	-30	-440
	5	Boslaan	540	700	830	160	130
	6	Industrielaan	8.300	9.090	8.990	790	-100
	7	Boompjesgoed	3.960	4.180	3.930	220	-250
Invloed	1	Rondweg-oost	30.180	40.750	42.310	10.570	1.560
	2	Rondweg-oost	24.520	32.770	33.810	8.250	1.040
	3	Rondweg-oost	22.540	29.880	29.990	7.340	110
	4	Kerkewijk	11.340	11.970	11.780	630	-190
	5	't Goeie Spoor	6.980	6.460	6.460	-520	0
	6	Kerkewijk	9.160	8.970	8.790	-190	-180

Tabel 2: Intensiteiten 2022, Basis en Planscenario 2040

Fietsverkeer

De fietsintensiteiten groeien in het gebied mede door de aanleg van fietsvriendelijke infrastructuur (en de relatief lage parkeernormering). Bijvoorbeeld langs de huidige Energiestraat rijden ca. 3500 fietsers per etmaal en langs de Industrielaan zelfs meer dan 5.000 etmaal. De maatvoering van de fietspaden dient hier rekening mee te houden. In bijlage 2 zijn enkele screenshots opgenomen.

4 Verkeerseffecten

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten van de herontwikkeling van het Ambacht op de verschillende modaliteiten.

4.1 Parkeren

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 verandert de parkeersituatie in Het Ambacht vrij rigoureus. Ten eerste wordt betaald parkeren geïntroduceerd en het parkeren dat nog wel plaatsvindt vindt gebeurt in zogenaamde parkeerhubs. Het straatparkeren gaat verdwijnen. In principe worden er voldoende parkeerplaatsen aangeboden en is er dus geen sprake van zoekverkeer. Bij introductie van betaald parkeren is de kans groot dat mensen die niet willen betalen voor het parkeren net buiten het betaalde parkeren gebied gaan parkeren. Als in dit naburige gebied voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn geeft dit geen problemen. Is hier wel sprake van een hoge parkeerdruk kunnen mensen in deze gebieden gaan klagen over te hoge parkeerdruk. In dit onderzoek zijn de mogelijke effecten niet nader onderzocht. Er is er vanuit gegaan dat bij het parkeeronderzoek naar o.a. de parkeerbalans in het gebied dat ten grondslag, deze mogelijke effecten zijn meegenomen in de overwegingen en dat ook het betaald parkeren gebied op basis van deze mogelijke effecten is bepaald.

4.2 Bereikbaarheid en doorstroming

Bereikbaarheid

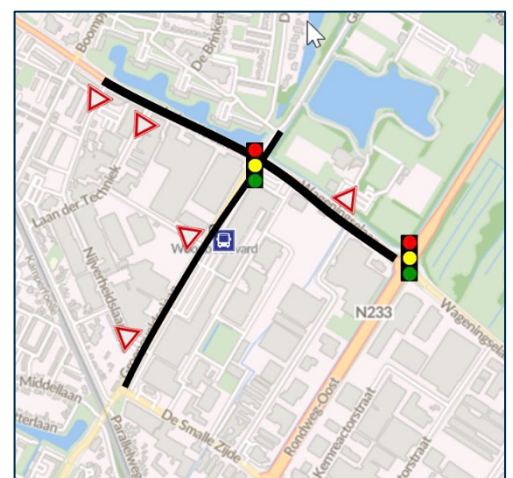
De aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur in het Ambacht hebben effect op de bereikbaarheid. Het opheffen van de Energiestraat en het knippen van de Nijverheidslaen zorgen ervoor dat Het Ambacht bereikbaar wordt gemaakt vanaf de randen van het gebied. De rand wordt gevormd door de Industrielaan, de Groenveldselaan en inprickers die worden gevormd door het noordelijk en zuidelijk deel van de Nijverheidslaen. Dit maakt Het Ambacht met de auto minder goed bereikbaar. Om bepaalde parkeerhubs te kunnen bereiken moet worden omgereden via deze rand. De om rijtijd kan oplopen tot ongeveer 2 tot 3 minuten. Het betaald parkeren maakt het ook minder aantrekkelijk dit gebied te bezoeken omdat er extra kosten gemaakt moeten worden.

De fietsbereikbaarheid daarentegen wordt verbeterd met meer fietsmogelijkheden/routes.

Doorstroming

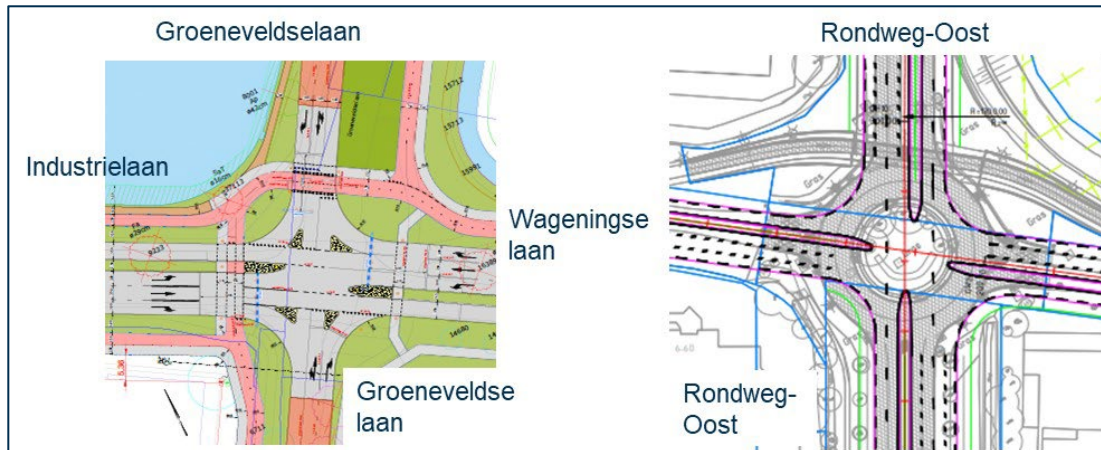
Binnenstedelijk zijn vaak de kruispunten bepalend voor de doorstroming. De wegvakken in- en om het studiegebied kunnen de intensiteiten dan ook verwerken. Door de verbreding van de Rondweg-Oost is wel enige druk in de spitsuren op het meest zuidelijke en meest noordelijk deel van de Rondweg-Oost en de kruispunten (o.a. aansluiting Groenpoort). Dit geldt overigens ook voor het Basisscenario dus de realisatie van het Ambacht draagt maar beperkt bij aan deze problematiek.

Voor de wegen waren de grootste wijzigingen zijn qua verkeersintensiteit zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd voor het Planscenario om te kijken of het verkeer verwerkt kan worden. In figuur 5 is weergegeven voor welke kruispunten deze berekeningen zijn uitgevoerd (met COCON voor geregelde kruispunten en Harders-berekeningen/Capacito voor voorrangskruisingen).



Figuur 5: Locaties kruispuntberekeningen

Beide geregelde kruispunten worden voor het jaar 2040 gereconstrueerd. Figuur 6 geeft de configuratie van de opstelstroken in 2040 aan voor beide kruispunten.



Figuur 6: Kruispuntconfiguraties Planscenario 2040 kruispunten Industrielaan/Groeneveldse laan/Wageningse laan en kruispunt Rondweg-Oost/Wageningse laan

De berekeningen tonen aan voor het Planscenario 2040 dat het verkeer veilig verwerkt kan worden in ochtend- en avondspitsuur. Hieronder zijn de resultaten per kruispunt weergegeven, waarbij de volgende grenswaarden gelden m.b.t verkeersafwikkeling bij een kruispunt met verkeersregelinstallatie /veilig oprijden voorrangskruising.

- Bij een met verkeerslichten geregeld kruispunt is de cyclustijd maximaal 120 seconden. Met langzaam verkeer in de regeling is de cyclustijd bij voorkeur onder de 90 seconden.
- Maximale wachttijd bij het oprijden van een voorrangskruising is 20 seconden⁵.

		Cyclustijd/wachttijd	
		Ochtendspits	Avondspits
Verkeerslicht geregeld kruispunten	Industrielaan/Groeneveldse laan/Wageningse laan	70 sec	< 90 sec
	Rondweg-Oost/Wageningse laan	85 sec	76 sec
Voorrangskruisingen	Nijverheidslaan- Industrielaan	< 15 sec	< 15 sec
	Laan der Techniek - Industrielaan	< 15 sec	< 15 sec
	Inductorstraat-Wageningse laan	< 15 sec	< 15 sec
	Parkeerhub 1 -Groeneveldse laan	< 15 sec	< 5 sec
	Parkeerhub 2 -Groeneveldse laan	< 5 sec	< 15 sec
	Parkeerhub 3 -Groeneveldse laan	< 5 sec	< 5 sec
	Nijverheidslaan- Groeneveldse laan	< 5 sec	< 5 sec

Tabel 3: Resultaten kruispuntberekeningen Planscenario 2040

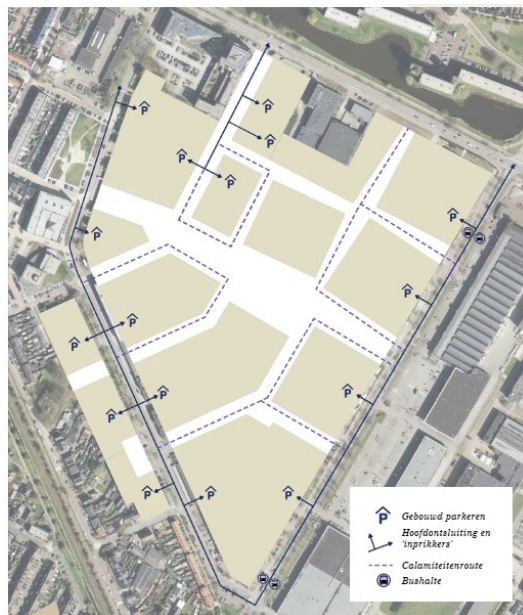
⁵ In deze berekeningen zijn de fietsers langs de Industrielaan en Groeneveldse laan niet meegenomen. Deze hebben invloed op de wachttijd, maar de verwachting is dat de wachttijd van 20 seconden niet wordt overschreden.

4.3 Verkeersveiligheid

Om de leefbaarheid en bereikbaarheid in Het Ambacht te waarborgen, wordt sterk ingezet op duurzame en veilige mobiliteit. De inrichting van de openbare ruimte richt zich nadrukkelijk op het stimuleren van lopen en fietsen, en op het terugdringen van de auto. Daarbij spelen zowel een autoluwe opzet als een zorgvuldige ontvlechting van langzaam en gemotoriseerd verkeer een belangrijke rol.

Autoluw

Een autoluwe inrichting van de openbare ruimte heeft een sterk positief effect op zowel voetgangers als fietsers. Autoluw betekent dat de openbare ruimte hoofdzakelijk voor voetgangers en fietsers wordt ingericht. Wel kunnen hulpdiensten, verhuurwagens, vuilniswagens en mensen die minder mobiel zijn met de auto in het gebied komen. Beleidsregels moeten hier nog voor komen. Doordat gemotoriseerd verkeer wordt teruggedrongen, ontstaat er meer ruimte voor veilige en comfortabele loop- en fietsroutes. Voor voetgangers betekent dit aantrekkelijke en toegankelijke verblijfsgebieden met minder geluidsoverlast en schonere lucht, waardoor het lopen niet alleen veiliger maar ook plezieriger wordt. Voor fietsers leidt een autoluwe inrichting tot beter verbonden en conflictvrije fietsroutes, waardoor de fiets een sneller en betrouwbaarder alternatief wordt voor de auto. Samendraagt dit bij aan een levendige en gezonde leefomgeving waarin langzaam verkeer centraal staat en ontmoeting en verblijf meer ruimte krijgen.



Ontvlechten Langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer

In Het Ambacht wordt sterk ingezet op de ontvlechting van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Voor voetgangers betekent dit dat er duidelijke en veilige looproutes worden aangelegd die aansluiten op het bestaande voetgangersnetwerk, met speciale aandacht voor verbindingen naar OV-haltes en het station. Voor fietsers ontstaat een fijnmazig en veilig netwerk van routes binnen de wijk, waaronder een vrijliggend pad door het centrale park dat een oost-westverbinding vormt. Daarnaast worden de fietsverbindingen naar belangrijke bestemmingen zoals het station, het sportpark en het stadspark versterkt. Ook langs de Groeneveldselaan komt een nieuw tweerichtingenfietspad, waardoor de bereikbaarheid van en naar de wijk verder toeneemt. Dankzij deze directe en comfortabele verbindingen sluit Het Ambacht goed aan op het regionale fietsnetwerk, waarbij vooral de noord-zuidassen – de Kerkewijk, Ambachtsstraat en Groeneveldselaan – een cruciale rol spelen voor de bereikbaarheid van station Veenendaal-Centrum en de hoofd fietsroutes door de stad.



4.4 Fasering

Om een autoluw gebied te creëren in het Ambacht is gesteld dat de knip in Nijverheidslaan daarvoor een randvoorwaarde is. Dit zorgt ervoor dat het op de Industrielaan, Wageningse laan en Groeneveldse laan drukker worden. De mate waarin hangt ook af van het moment dat de Rondweg-Oost wordt verbreed. De verkeercirculatiwijziging in het gebied en de bouw van de nieuwe woningen (en voorzieningen) in het Ambacht maakt dat het kruispunt Industrielaan/Wageningse laan/Groeneveldse laan drukker wordt met als gevolg dat vanwege de veiligheid en een acceptabele doorstroming dit kruispunt dient te worden aangepast. Als het kruispunt pas wordt aangepast nadat de (her)ontwikkeling van Ambacht is gerealiseerd zijn er op dit kruispunt problemen met doorstroming en daarmee ook met de veiligheid. Met allerlei wachtrijproblematiek is de rood licht negatie groter en worden meer risico's genomen om reistijdverlies te voorkomen. Wanneer de knip in Nijverheidslaan pas aan het eind van de ontwikkeling wordt het genoemde kruispunt minder druk belast kunnen meer woningen (en voorzieningen) worden ontwikkeld voordat het gaat knellen op het kruispunt. Op basis van expert judgement is ingeschat dat de huidige infrastructuur het verkeer van ca. 1.500 woningen nieuwe woningen in het Ambacht (zonder aanpassingen aan de verkeerscirculatie) kan verwerken.

5 Conclusies

De gemeente Veenendaal is voornemens Het Ambacht om te vormen van bedrijventerrein naar een gemengde woonwijk. Hiervoor worden 2240 nieuwe woningen en 1.100 m² aan voorzieningen gebouwd. Het gebied wordt autoluw ingericht met veilige infrastructuur voor langzaam verkeer. Het parkeren in dit gebied vindt plaats in zogenaamde parkeerhubs en er wordt gewerkt met een lagere parkeernorm. Daarnaast wordt betaald parkeren geïntroduceerd in Het Ambacht zelf en het directe gebied daaromheen. Doorgaand autoverkeer door Het Ambacht wordt onmogelijk gemaakt door een knip te maken in de Nijverheidslaan. Het Ambacht blijft hierdoor wel bereikbaar met de auto, wel voor een aantal bestemmingen met beperkte omrijtijd. Door de ontwikkeling van het Ambacht wordt het wel drukker op de ontsluitende wegen rondom Het Ambacht. Het autoverkeer groeit maar het aandeel fiets en openbaar vervoer groeit meer zodat het aandeel van de verplaatsingen van en naar Het Ambacht met de auto afneemt (gaat van 51% in het Basisscenario naar 42% in het Planscenario). De doorstroming op deze wegen en kruispunten in de nabijheid van Het Ambacht blijft goed mede door de reconstructie van de kruispunten Industrielaan/ Groeneveldselaan/Wageningselaan en Rondweg-Oost/Wageningselaan. Dit laatste kruispunt wordt in het kader van de verbreding van de Rondweg-Oost (N233) opgewaardeerd van een 2-strooksrotonde naar een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Door de autoluwe inrichting en het ontvlechten van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer wordt de verkeersveiligheid en leefbaarheid vergroot in het gebied.

Bijlage 1: Programma Ambacht**Woningen**

Type woningen	Aantal woningen	parkeernorm	inwoners/ woning	aantal inwoners
Woning grondgebonden -duur	450	1,3	2,3	1035
Appartement betaalbaar koop	540	1,1	1,8	972
Appartement duur koop	500	1,1	1,8	900
Appartement sociale huur	420	0,8	1,8	756
Woning < 60 m2	130	0,3	1	130
zorgunits	200	0,3	1	200
	2240	woningen		3993

Tabel B1.2; Omrekening van woningen naar inwoners; inwoners verdeeld naar leeftijdscategorie en auto beschikbaarheid

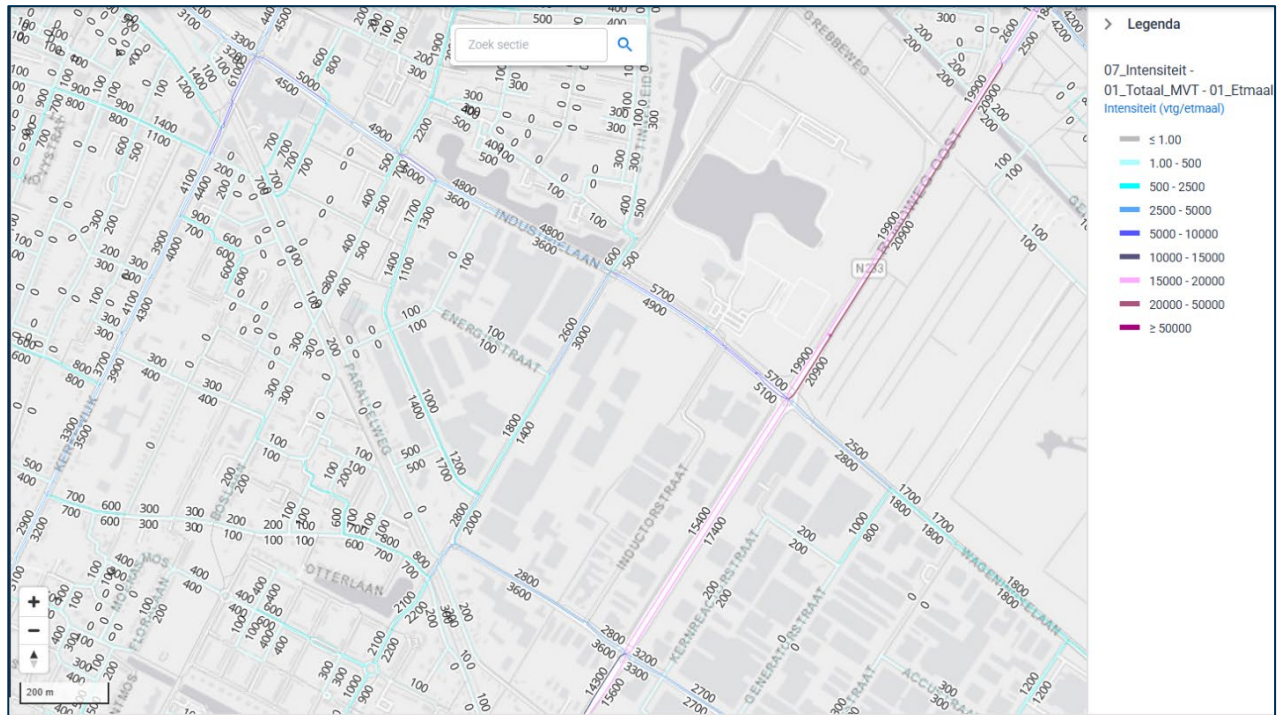
Voorzieningen

	m2	m2 arb/pl	Arbeidsplaatsen totaal
Integraal kindcentrum (School)	1.800	50	36
Buurthuis	1.200	50	24
Buurtsuper/winkels	2.000	40	50
Kleinschalige dienstverlening	750	50	15
Horeca	750	40	18,75
Sport & bewegen	1.200	100	12
Creative bedrijven / bedrijfsverzamelgebouw	2.500	25	100
Gezondheidscentrum	900	40	22,5
Totaal	11.100		278

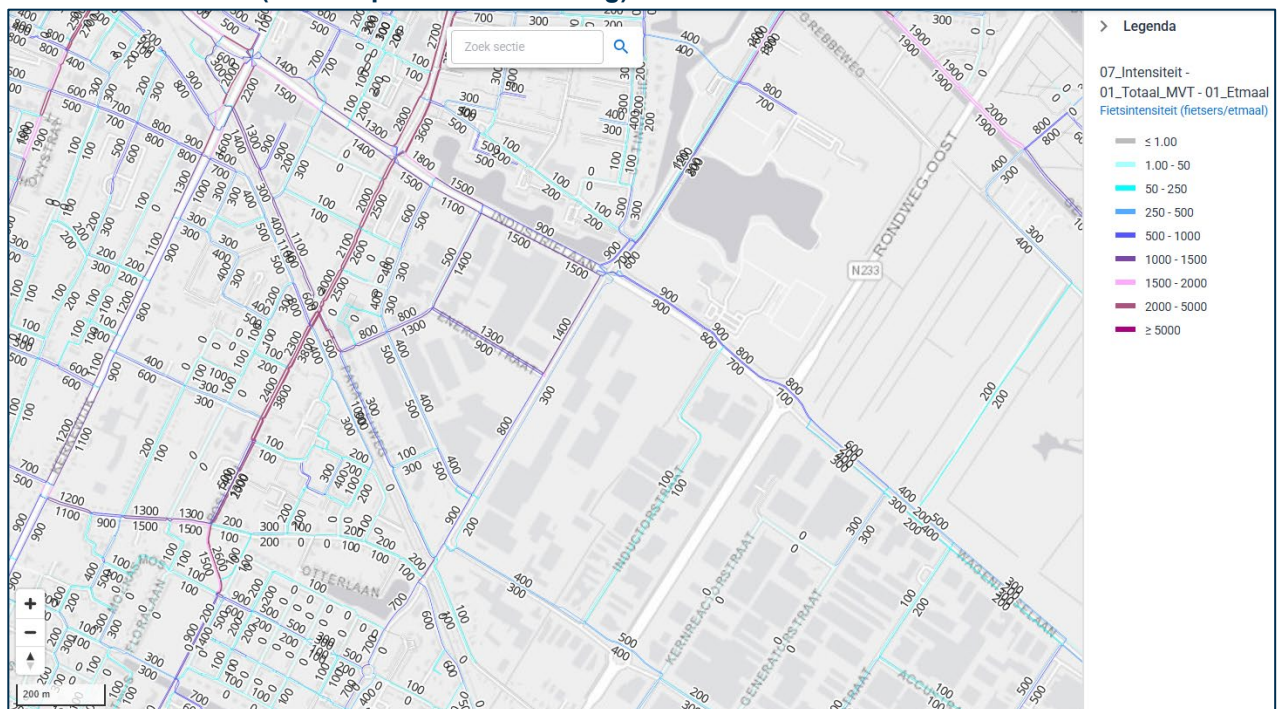
Tabel B1.2; Omrekening van m2 voorzieningen naar arbeidsplaatsen; vervolgens zijn deze arbeidsplaatsen onderverdeeld naar detailhandel, industrie, onderwijs, overheid zorg en overig

Bijlage 2: Screenshots verkeersmodellering.

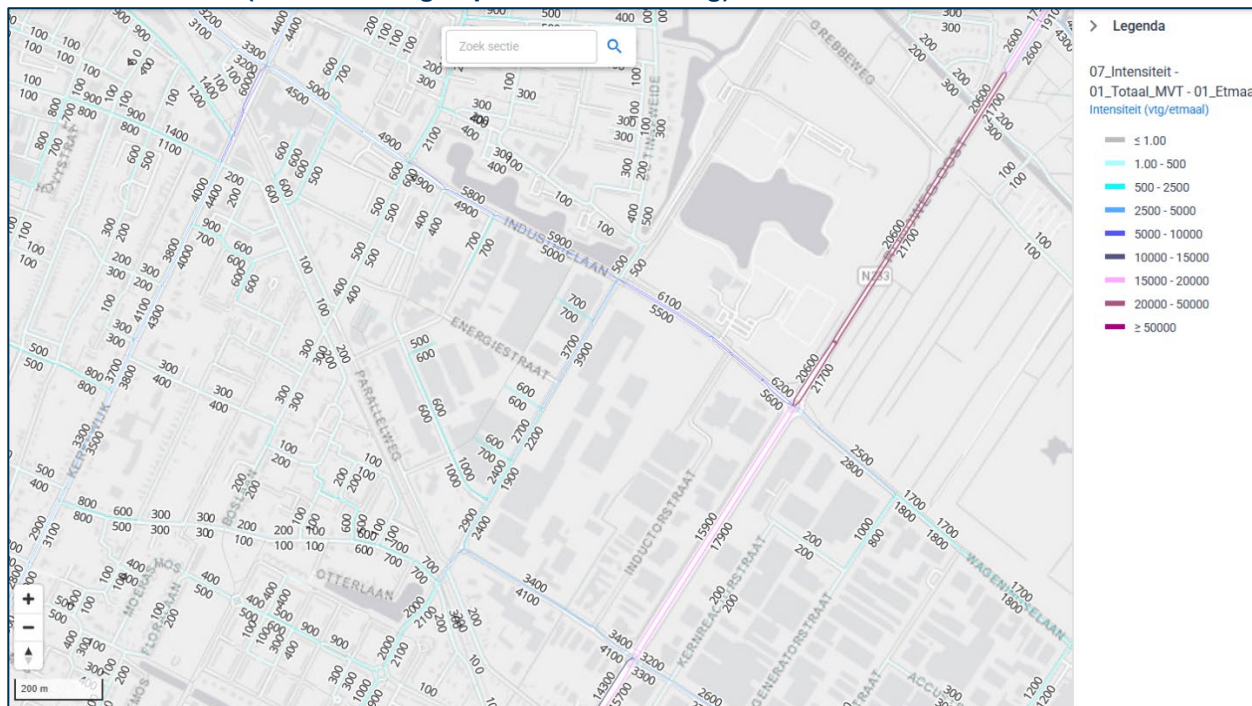
Basisscenario 2040 (motorvoertuigen per etmaal werkdag)



Basisscenario 2040 (fietsers per etmaal werkdag)



Planscenario 2040 (motorvoertuigen per etmaal werkdag)



Planscenario 2040 (fietsers per etmaal werkdag)

